Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/1228

28. 04. 95

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN — Drucksache 13/927 —

Planungsstand und Kosten der Bundesautobahnen A 73 (Lichtenfels – Suhl) und der A 81 (Schweinfurt – Erfurt)

Die oben genannten Autobahn-Neubauabschnitte wurden als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 16 1991 vom Bundeskabinett beschlossen. Damals wurden die Baukosten mit 2,237 Mrd. DM für die A 81 angegeben. Seither haben einige Voruntersuchungen stattgefunden, z. B. eine ökologische Risikoeinschätzung, eine Umweltstudie, Raumordnungsverfahren usw. Alle Untersuchungen warnen vor einem Bau der A 81 und A 73. Dennoch wurde das Linienbestimmungsverfahren in Abstimmung mit den Planungsträgern DEGES in Thüringen und der Autobahndirektion Nordbayern/Straßenbauamt Schweinfurt vom Bundesministerium für Verkehr zum Abschluß gebracht. Mittlerweile werden die voraussichtlichen Baukosten mit ca. 6,5 Mrd. DM beziffert.

Vorbemerkung

Die Bundesregierung hat zum Sachverhalt bezüglich des Baus der A 73/A 81 in ihrer Antwort vom 4. April 1995 auf die Kleine Anfrage von Abgeordneten der SPD betreffend „Geplanter Bau der A 73/A 81" (Drucksache 13/483) bereits ausführlich Stellung genommen. Auf diese Antwort wird Bezug genommen.

1. Wie sieht das Ergebnis der Linienbestimmungsverfahren für die beiden geplanten neuen Autobahnen aus?

   Welche Auswirkungen hatte es auf die Planungen der Trasse in Bayern, daß der Übergabepunkt der Autobahn an der Landesgrenze Bayern/Thüringen aufgrund thüringischer Planungen bereits so frühzeitig festgelegt wurde?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 27. April 1995 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Die Planung der Autobahnen A 71 (alt A 81) und A 73 wurde zwischen den Freistaaten Thüringen und Bayern fachlich und zeitlich aufeinander abgestimmt. Dementsprechend wurden frühzeitig die Bereiche für die Übergabepunkte der Trassen der Autobahnen A 71 und A 73 zwischen beiden Freistaaten einvernehmlich festgelegt.

2. Wann beginnen die einzelnen Planfeststellungsverfahren für welche Abschnitte?
Wer ist für die einzelnen Abschnitte zuständig?
Von welchen Verkehrsbelastungen geht die Planung im Planfeststellungsverfahren angesichts mehrfach geänderter Prognosedaten aus?

a) Freistaat Thüringen

Das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt B 4, Ichtershausen – Traßdorf wurde im Oktober 1994 eingeleitet.

Die Durchführung der Planfeststellungsverfahren für die übrigen Abschnitte ist in den Jahren 1995 bis 1997 vorgesehen.

b) Freistaat Bayern

Die Einleitung der Planfeststellungsverfahren für die A 71 wird noch im Jahr 1995 angestrebt. Die Planfeststellungsverfahren für die A 73 sind in den Jahren 1996/1997 vorgesehen.

Die Planung geht von Prognoseverkehrsbelastungen im Jahr 2010 aus, die bis zu 44 000 Kfz/24 h betragen.

Für die Durchführung der Planfeststellungsverfahren sind folgende Behörden zuständig:

Freistaat Bayern

A 71: Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde:
Regierung von Unterfranken in Würzburg,

A 73: Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde:
Regierung von Oberfranken in Bayreuth.

Freistaat Thüringen

A 71/A 73:
- Anhörungsbehörde: Landesverwaltungsamt in Weimar,
- Planfeststellungsbehörde: Ministerium für Wirtschaft und Infrastruktur in Erfurt,
- Planfeststellungsbehörde für die Bündelungsabschnitte mit dem „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8, Schiene" ist das Eisenbahnbundesamt in Bonn.

3. Hat eine Überprüfung des Bedarfs nach der Verabschiedung des Bedarfsplans stattgefunden?

Der Deutsche Bundestag hat das 4. Fernstraßenausbauänderungsgesetz mit dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Anlage am 30. Juni 1993 verabschiedet. Der Bedarfsplan ist unverändert rechtsbeständig.

4. Wie bewertet die Bundesregierung den Widerspruch zwischen den Zielsetzungen u. a. des bayerischen Landesentwicklungsprogramms, das den Vorrang der Schiene vorsieht, und den Ausbauplänen für die genannten Autobahnen?

Ein Widerspruch ist nicht erkennbar. Der Bundesverkehrswegeplan 1992 sieht einen bevorzugten Ausbau der Schieneninfrastruktur vor. Das bedeutet logischerweise, daß auch Bundesfernstraßen gebaut werden.

Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans hat der Gesetzgeber im 4. Fernstraßenausbauänderungsgesetz mit dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen den Neubau der A 71/A 73 zwischen Erfurt – Schweinfurt/Bamberg beschlossen (A 71; alt A 81). Auch das bayerische Landesentwicklungsprogramm sieht den Neubau dieser beiden Autobahnen vor.

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

5. Ist das Projekt der A 81 auf der Basis des aktuellen Kostenstandes, wie er nach dem Raumordnungsverfahren beziffert wird, überhaupt noch rentabel?

   In welchem Verhältnis hat sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis geändert?

   Auf welcher Grundlage basieren die Berechnungen des Kosten-Nutzen-Faktors?

Die Berechnung des Kosten-Nutzen-Faktors beruht auf einem für alle Bundesverkehrswege geltenden einheitlichen Bewertungsverfahren. Die Maßnahme ist nach wie vor bauwürdig.

6. Hat der Bundesrechnungshof das Projekt überprüft?

   Mit welchen Ergebnissen?

Nein. Die Zusatzfrage ist somit gegenstandslos.

7. In welchem Umfang wurden Alternativen untersucht (bedarfsgerechter Ausbau der vorhandenen Bundesfernstraßen und Schienen in den entsprechenden Verkehrskorridoren)?

   Wie beurteilt die Bundesregierung insbesondere den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Schweinfurt – Arnstadt und den Aufbau eines attraktiven öffentlichen Nahverkehrs?

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen. Alternativen sind im Rahmen der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes 1992 abgewogen worden. Dabei ergaben sich für die Eisenbahnstrecke Schweinfurt – Arnstadt keinerlei Hinweise auf eine überregionale Bedeutung und damit ein Ausbauerfordernis. Mit der Realisierung der Lückenschlußmaßnahme Grimmenthal – Rentwertshausen – Mellrichstadt ist die vorhandene Infrastruktur dieser Strecke ausreichend.

Der Aufbau eines attraktiven öffentlichen Nahverkehrs gegenüber dem jetzigen Angebot ist Aufgabe der betroffenen Länder.

Im Rahmen der Regionalisierung sind diese dafür ab 1. Januar 1996 zuständig.

8. Wie läßt sich die Behauptung aufrechterhalten, es handle sich um eine Regionalautobahn, wenn gleichzeitig regionale Anschlußstellen gestrichen werden (Geldersheim und Pfersdorf)?

Der Wegfall der beiden angesprochenen Anschlußstellen beeinträchtigt nicht die regionalpolitische Bedeutung der A 71.

Die Zusammenlegung von ursprünglich zwei geplanten Anschlußstellen im Bereich Pfersdorf zu einer einzigen ist das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens. Auch der Wegfall der Anschlußstelle an der B 19 alt bei Geldersheim erfolgte in Abstimmung mit der Raumordnungsbehörde; diese Anschlußstelle hätte sich im unmittelbaren Bereich eher nachteilig ausgewirkt (Verkehrsableitung von der A 71 auf die B 19 alt in Richtung Werneck).

9. Wurde für das Gesamtprojekt eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, die den von der EU-Richtlinie geforderten Standards entspricht?

Die Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgt nach § 2 Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz, welches mit der EU-Kommission inhaltlich abgestimmt wurde.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333